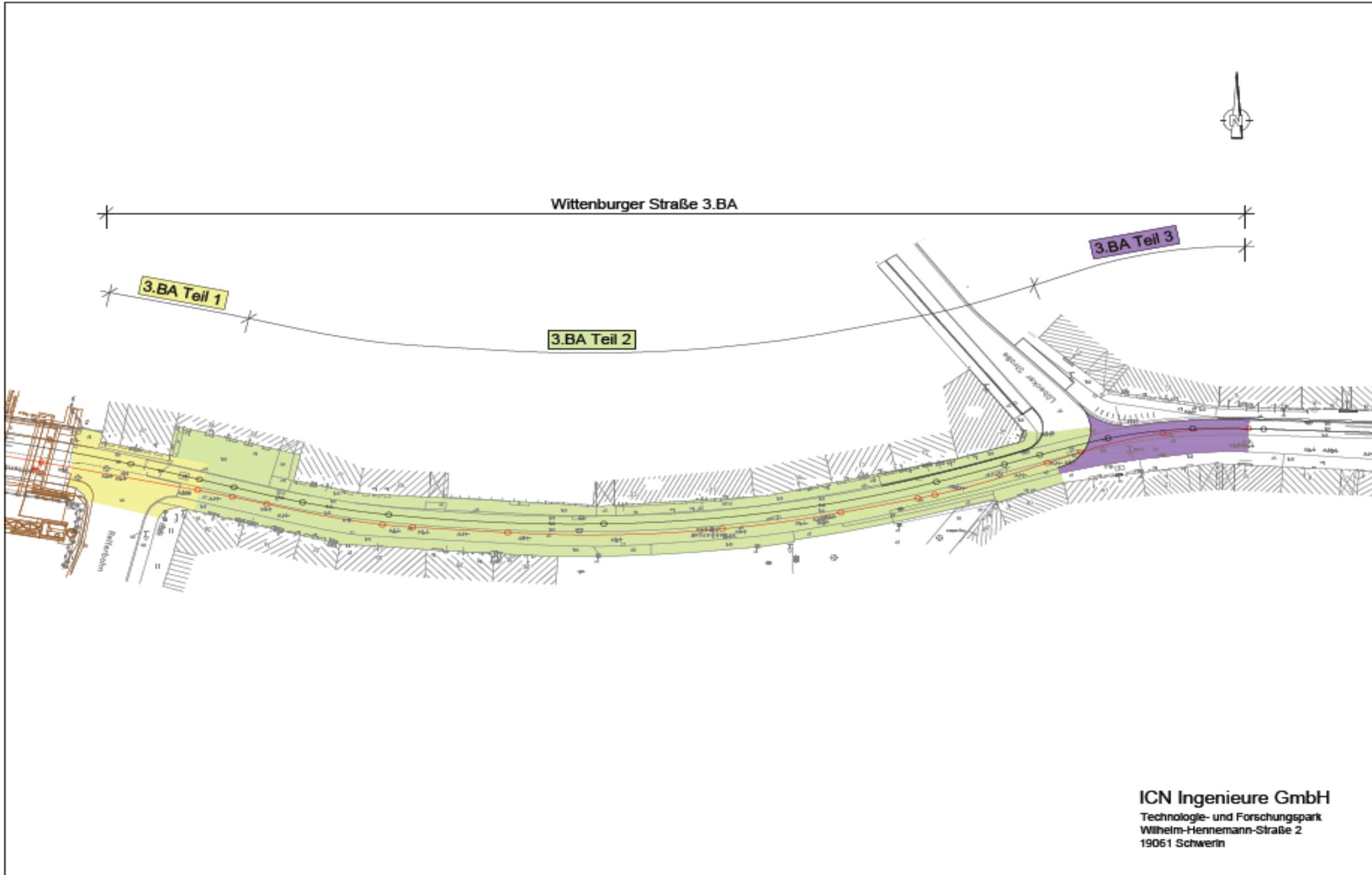


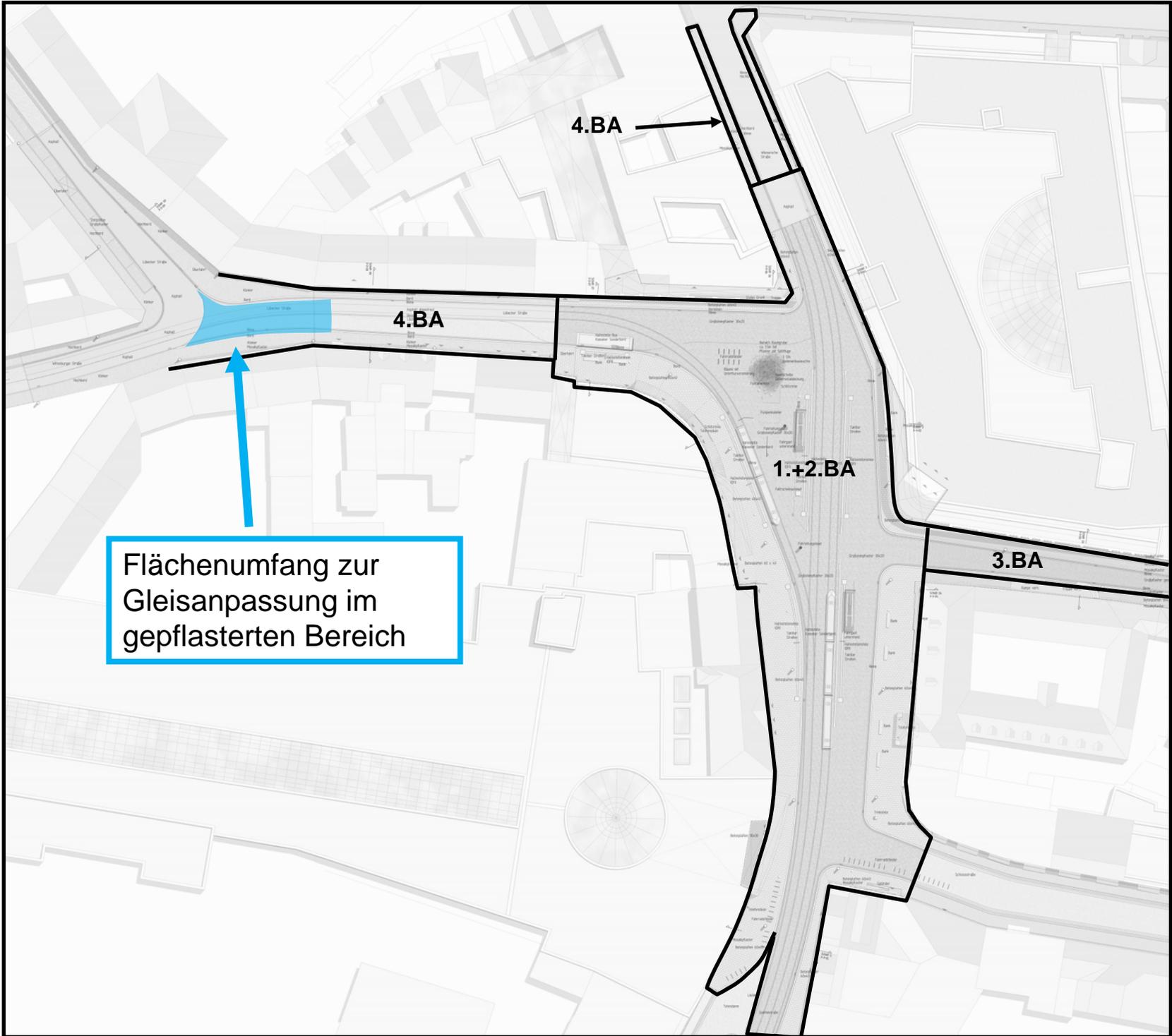
Baumaßnahme Wittenburger Straße

-

Grundhafter Ausbau und Gleisanpassung







Flächenumfang zur
Gleisanpassung im
gepflasterten Bereich

4.BA

4.BA

1.+2.BA

3.BA

- Historische Straßenquerschnitte schränken in Innenstadt heutige Verkehrsströme signifikant ein
- Leistungsfähigkeit, Flexibilität, Sicherheit in vielen Fällen suboptimal bzw. erheblich eingeschränkt
- Betrifft besonders die Straßen im Citybereich
- Speziell mit Ansiedlung der Geschäftszentren und positiver Entwicklung Marienplatz bedarf es der Verbesserung



- Wittenburger Straße / Brücke eine der wichtigsten Zubringer des City-Bereiches
- Aber unterliegen dem gravierenden Mangel der falschen, „englischen“ Linksverkehrslage der Gleise
- Sind nicht im Zweirichtungsverkehr befahrbar
- Werden in zentralen Abschnitten auf eine Einbahnstraße reduziert

Nachteile im Detail:

Linksverkehr führt zu **Nachteilen beim Radverkehr:**

Er verhindert sichere Führung:

- Zwischen Lübecker Straße und Reiferbahn:
Radverkehr Richtung Westen auf dem südlichen Gehweg
Radverkehr Richtung Osten auf südlichem Teil der Fahrbahn im Schutzstreifen
- Zwischen Reiferbahn und Voßstraße:
Radverkehr Richtung Westen auf dem südlichen Gehweg
Radverkehr Richtung Osten auf südlichem Teil der Fahrbahn

Fortsetzung Nachteile Radfahrer:

- Zwischen Voßstraße und Obotritenring:
Am Knotenpunkt Voßstraße keine sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, dadurch insbesondere Fehlverhalten vorhersehbar
- Konflikt mit Fußgängern/-innen, Kinderwagen, Rollatornutzern/-innen bei Gehwegnutzung
- Keine einheitliche durchgängige Führung des Radverkehrs

Linksverkehr führt zu **Nachteilen für Fußgänger/ -innen**

- Schmale Gehwege und Radfahrernutzung führen zum Konflikt mit Fußgängern/-innen, Kinderwagen, Rollatornutzern/-innen (s.o.)

Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Straßenbahn**

- Gleislage und Bürgersteigbreite ermöglichen Straßenbahnfahrten nur mit erhöhter Aufmerksamkeit, da Fußgänger auch spontan auf die Fahrbahn wechseln

Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Umleitungsverkehre**

Bei den wiederkehrenden Umleitungserfordernissen im Citybereich wg.

innerstädtischer Veranstaltungen

Wartung-,

Unterhaltungs-,

Instandsetzung-,

Sanierungsarbeiten sowie

bei Havarien

öffentlicher und privater Einrichtungen

im ober- und unterirdischen Bauraum

kann wg. Linkslage der Gleise / Einbahnstraßensituation der Abschnitt Reiferbahn und Reuter- / Johannesstraße – bzw. Voss- / Friedensstraße nicht / nur mit großem Aufwand zum Abfluss Richtung Westen genutzt werden

Kosten Unterbrechung / Umleitung des Straßenbahnlinksverkehrs
zwecks stadtauswärtigem KFZ-Abfluss, können mit in der
Brückensanierung gewonnen Erkenntnisse beziffert werden:

knapp **130.000 € Grundaufwand**
davon knapp 100. 000 auch im Wiederholungsfall
und
5500 € Unterhaltungsleistungen per Monat

Die nicht / nur mit hohem Aufwand verbundene Umleitung führt zur
wiederkehrenden Belastung des komplizierten Fünfarm-Knotenpunktes
Arsenalstraße / Wismarsche Straße / Mehringstraße durch
Umleitungsverkehre

Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Anlieferverkehre**

- können gegenwärtig nur im Einbahnstraßensystem, d.h. mit Umwegfahrten, wichtige Abschnitte der Wittenburger Straße erreichen

Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Verkehrsoption in den nächsten 100 Jahren**

- Beibehaltung falscher Linkslage auf Brücke und Straße verbaut für 100 – 120 Jahre Optionen des Zweirichtungsverkehres auf zentraler Zubringerstraße der City
- Angesichts Verkehrsentwicklung in Schwerin in den letzten 100 oder auch nur 30 Jahren ein schwerwiegendes Versäumnis

Vorteile der Rechtslage der Gleise:

- Es wird der in der Bundesrepublik geltende, **STVO – konforme Rechtsverkehr** herstellbar, den jeder, auch der auswärtige Verkehrsteilnehmer erwarten darf
- Der **Radfahrverkehr** wird sicher und durchgängig vom Marienplatz zum Obotritenring geführt
- **Fußgänger /-innen** werden sicher und durchgängig und ohne Konflikt mit Radfahrer/-innen und Straßenbahn vom Obotritenring zum Marienplatz geführt
- **Anlieferverkehr** wird flexibler und verbesserbar

Vorteile der Rechtslage der Gleise - Fortsetzung:

- Stadtauswärtiger **Umleitungsverkehr** wird von Reiferbahn Richtung Reuter- / Johannesstraße bzw. Voss- / Friedensstraße ermöglicht
- bzw. ohne hohe Kosten und Aufwände realisierbar
- Der **Fünfarmknoten Arsenalstraße / Mehringstraße/ Wismarsche Straße** wird **in diesen Fällen entlastet**
- Brücke **in den nächsten 100 - 120 Jahren** nicht mehr zu erneuern, richtige, rechtseitige Gleislage erschließt für diesen Zeitraum durch Zweirichtungsverkehrsoption **essentielle und größere Möglichkeiten, Verkehr im Citybereich zu organisieren**

Anmerkung: Bedeutung Radfahrer und Fußgänger im heutigen Verkehrsgeschehen:

- **Bundesweit** zwar über 40 Mio. KFZ - aber ca. 80 Mio. Fahrräder und ebenso viele Fußgänger

- Verkehrsmittelwahl der **Schweriner** (2013) zeigt:

42 % KFZ –Fahrten

43 % Radfahrten und Fußwege (Radfahrten 12 % und Fußwege 31%)

- **Wittenburger Straße** muss am Werktag :

890 - 960 Radfahrer und

3400 Fußgänger = ca. 4300 RF und FG bewältigen



Anmerkung Verkehrsentwicklung:

Individualverkehr bleibt absehbar hoch:

- Bund : 2008 ca. 41.000.000 PKW - 2014 ca. 43.000.000 PKW
- Schwerin: 2007 ca. 39 300 PKW - 2013 ca. 41 700 PKW

Gründe:

- Zweitauto -Tendenz
- Früher PKW- Besitz („Das Auto zum 18.“)
- Älter werdende Gesellschaft – aber individuelle Mobilität und Autobesitz im Alter
- Verbesserung des ergonomischen PKW-Angebotes z.B.:
SUV(altersadäquate Einstiegs- und Ladehöhen)
Assistenzsysteme (Einstiegs- und Sicherheitssysteme)
partieller Autopiloteinsatz



Baumaßnahme Wittenburger Straße

-

Grundhafter Ausbau und Gleisanpassung

Fragen

**Werden bei einer Rechtsanpassung der Gleise Richtung Marienplatz
Teile des eigentlichen Platzes wieder aufgenommen?**

Nein.

**Wird bei einer Rechtsanpassung der Gleise zumindest der gesamte
Pflasterbereich zwischen Platz und Einmündung Lübecker Straße
aufgenommen?**

Es erfolgen nur Arbeiten am Fahrbahnteil.

Sie erstrecken sich auf ca. 30 Meter.

Fußwege, Fahrradabstellanlagen etc. sind nicht berührt.

Sind solche Arbeiten oder Angleichungsmaßnahmen in bestehende Straßen hinein eine Besonderheit dieser Maßnahme?

Nein.

Auch Leitungsträger müssen immer wieder in bestehende oder sanierte Straßen eingreifen, um Leitungen zu verlegen oder zu sanieren

Beim Grünen Tal werden die Einmündungsbereiche der
B. - Schwentner Straße
Wuppertaler Straße und
Hamburger Allee in den Übergangsbereichen angefasst.

Die Crivitzer Chaussee wurde in einem großem Abschnitt mit saniert, um eine STVO - konforme Zufahrt zum Grüne Tal zu ermöglichen

Wird die Fläche wieder fußgängerzonenkonform hergerichtet?

Mit Abschluss der Maßnahme werden die 30 Meter Pflasterung wieder entsprechend hergestellt,
d.h. für Fußgänger/-innen, ÖPNV und Radfahrer/-innen fußgängerzonenkonform nutzbar

Wird die Baumaßnahme in diesem Abschnitt wie bei der Erstherstellung länger dauern, mehrere Monate oder ein halbes Jahr beanspruchen?

Nein.

Es wird mit ca. 5-6 Wochen gerechnet.

Werden für die beabsichtigten Gleisanpassungsmaßnahmen in diesem 30 - Meterabschnitt erneut Beiträge von Anliegern erhoben?

Nein.

Wird in diesem Abschnitt Nacharbeit erforderlich werden?

Nein.

Fallen hier im öffentlichen Verkehrsbereich Parkplätze weg?

Nein.

Werden die Anlieferzonen für die Geschäfte aufgehoben?

Nein.

Wird es wieder einen Kümmerer geben, der Wünsche und Probleme der Anlieger mit den Baufirmen klärt?

Ja.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

